KIEROWCA POLSKI

MIESIĘCZNIK AUTOMOBILOWY

Organ Związku Zawodow. Szoferów i Mech. Autom. w Polsce

Warszawa — Łódź — Kraków — Poznań — Lwów — Katowice — Wilno

MAJ

1938 r.

V.

Treść:

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:

Warszawa, ul. Marszałkowska 60/31, tel. 9-95-94.

CENA EGZ. 30 GR.

Po zjeździe w Toruniu.

Z inicjatywy toruńskiego Stowarzyszenia Ślusarzy i Kierowców Samochodowych w dniu 8 maja r. b. odbył się w Toruniu zjazd delegatów związków i stowarzyszeń ślusarzy, mechaników i kierowców samochodowych z całej Polski.

Celem zjazdu było rozpatrzenie szeregu podstawowych spraw zawodowych oraz zorganizowanie istniejących związków i stowarzyszeń ślusarzy, mechaników i kierowców w jedną całość.

Zjazd obesłany był dość licznie przez szereg miast kraju, m. in. z ramienia „Kierowcy Polskiego" i z ramienia Związku Zawodowego Kierowców i Mechaników Automobilowych w Polsce (oddziału Warszawskiego) wziął udział w obradach zjazdu ob. Müller, który w imieniu Związku Warszawskiego zgłosił następującą rezolucję:

Zarząd Oddziału Warszawskiego Związku Zawodowego Kierowców i Mechaników Automobilowych w Polsce, na posiedzeniu w dniu 3 b. m. zwołanym specjalnie w sprawie ogólno-krajowego Zjazdu w Toruniu w dniu 8 b. m. , postanowił co następuje:

1) Wobec nie otrzymania statutu projektowanego dla mającej powstać ogólno-krajowej organizacji a który mial być rozesłany na 6 tygodni przed tym, Zarząd nie jest w możności przyjąć jakieś definitywne wnioski.
2) Ustosunkować się jak najprzychylniej co do inicjatywy stworzenia jednolitej organizacji **zawodowej** z zasięgiem na cały teren Rzeczypospolitej.
3) Zapoznać się ze statutem dla projektowanej ogólno-krajowej organizacji, zwołać w przepisanym terminie Ogólne Zebranie Związku celem ewentualnego przystąpienie do mającej powstać Organizacji.
4) Wysłać na zjazd do Torunia delegację.
5) Poprzeć zamierzenia ażeby organ Związku KIEROWCA POLSKI stał się pismem reprezentującym wszystkie zjednoczone organizacje kierowców zawodowych.
6) Powyższe uchwały Zarząd postanowił przesłać do wiadomości organizotorom zjazdu w Toruniu i w myśl tychże powinna działać delegacja podczas obrad zjazdu w Toruniu 8 b. m.

Jak z powyższego wynika, organizacja warszawska, nie otrzymawszy od inicjatorów zjazdu projektu statutu, nie mogła zgóry zająć innego stanowiska i musiała poprzestać na ogólnej dyrektywie, aby „jaknajprzychylniej ustosunkować się do inicjatywy stworzenia jednolitej organizacji zawodowej z zasięgiem na cały teren Rzeczypospolitej".

Inicjatywę Torunia powitaliśmy z uznaniem, a nawet z zazdrością, że stolica dała się wyprzedzić naszym kolegom toruńskim.

Ale — kto pierwszy — ten lepszy!

Widocznie nasi koledzy z pod b. zaboru pruskiego dostali lepszą szkołę „w skupianiu sił", niż my tutaj w b. Kongresówce od rządów carskich i dlatego przypadło im w udziale pierwszeństwo w zespalaniu organizacyj zawodowych, które nie zdołały scentralizować swych sił, a działając samopas i w rozsypce, nie mogły regulować interesów zawodu, obejmującego kilkadziesiąt tysięcy ludzi.

Wstyd było poprostu pomyśleć, że liczne, a rozrzucone po całej Polsce, organizacje kierowców nie potrafiły dotąd, w ciągu 20 lat istnienia niepodległości kraju, zdobyć się na nawiązanie łączności ze sobą, i wyłonienie centrali zawodowej. Honor przeto i zasługa przypadły w udziele Toruniowi za podjęcie inicjatywy zwołania ogólnopolskiego zjazdu zawodowego, który zaprojektował akcję, zrzeszenia wszystkich istniejących na terenie Polski stowarzyszeń i związków pracowników samochodowych.

Przebieg zjazdu toruńskiego miał przedewszystkiem charakter manifestacji zawodu szoferskiego, który rośnie na sile wraz ze wzrostem motoryzacji kraju.

Zjazd wzbudził zainteresowanie w szerokich sferach społeczeństwa, czego dowodem był współudział przedstawicieli rządu, wojskowości, duchowieństwa, samorządu i prasy, a przedewszystkiem udział delegatów większych ośrodków kraju, którzy mieli możność zapoznania się ze stanem poszczególnych organizacyj, z ich potrzebami, żądaniami i nastawieniem ogólnym.

Kilkadziesiąt depesz nadesłanych zjazdowi z różnych części kraju oraz listów powitalnych z życzeniami owocnej pracy — świadczyły, że inicjatywa kolegów toruńskich znalazła oddźwięk i poklask wszędzie, gdzie samochód zdobył, lub zaczyna zdobywać sobie, prawo obywatelstwa i gdzie kierowca pragnie równie z praw obywatela i rzemieślnika korzystać.

Nie ulega wątpliwości, że Zjazd toruński nie mógł od razu „dokonać cudu" i załatwić wszystkich spraw, dotyczących zawodu

WIELKIE RZEKI



POWSTAJĄ ZE STRUMYKÓW...

a wielkie defekty silnika – z drobnych uszkodzeń, wynikłych wskutek używania nieodpowiednich olejów.

Uznany i ceniony przez automobilistów całego świata olej

GARGOYLE MOBILOIL

stosowany według wskazówek, zawartych w TABELI POLECAJĄCEJ, zabezpieczy całkowicie samochód przed defektami, sprowadzając do minimum koszty konserwacji.



GARGOYLE

Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S.A.

szoferskiego. Mowy, wygłoszone na zjeździe, dyskusja i wreszcie uchwały — wskazują wyraźnie, że uczestnicy jego dokonali eksperymentu, zrobili pierwszy krok, zmierzający do scentralizowania organizacji zawodowych, z których większość, zdaje się stoi na stanowisku że należy oprzeć centralizację na platformie wyłącznie zawodowej bez domieszki jakichkolwiek wpływów politycznych, wprowadzających chaos, tarcia i nieporozumienia, które w rezultacie odbijają się niekorzystnie na interesach całości ruchu zawodowego.

Wiemy, że poszczególne związki grawitują ku pewnym organizacjom politycznym i podlegają ich wpływom. Wiemy, że o te wpływy toczy się walka, że jedni przelicytowują drugich i że, z powodu konkurencji, trudno jest pewnym związkom dojść do porozumienia ze sobą. Wskutek tego przysłowiowy „wóz" — stoi w miejscu i ruszyć go niepodobna dopóki zbiorowym wysiłkiem nie puści go się w ruch i nie nada prawa jazdy.

Dla politykujących związków mamy w ostateczności radę: „osobno maszerować — razem bić"! Jest to bodaj najbardziej tolerancyjne stanowisko, które obowiązuje maszerujących do pewnej solidarności zawodowej, pod której hasłem zwołano właśnie Zjazd w Toruniu.

Przebieg zjazdu wypadł następująco: Otwarcie nastąpiło w południe i rozpoczęło się od powitania przedstawicieli władz, delegatów i gości.

Na przewodniczącego powołano mec. Michałka w asyście prezesa Izby Rzemieślniczej ob. Szulca i ob. Konkolewskiego oraz delegatów: ob. Jankowiaka (Poznań), Lidla i Müllera (Warszawa). Poprawę (Inowrocław), Ziętarę (Bydgoszcz), Gumowskiego i W. Iwańskiego (Toruń).

Pierwszy zabrał głos Naczelnik Wydziału Komunikacyjno-Budowlanego, inż. Marynowski, który w zastępstwie wojewody, złożył zjazdowi życzenia owocnej pracy, wskazując na znaczenie rozwoju motoryzacji kraju.

Następnie przemawiał pułk. Bukowski i w imieniu wojska witał zjazd, jako pogotowie tanków i zmotoryzowanych bateryj, które na każde wezwanie staną do szeregu, jako wyszkolone kadry.

Z kolei przemawiali: Prezydent m. Torunia p. Raszeja, ksiądz Goga, ob. Wiencek, red. Nowakowski i poszczególni delegaci, po czym przewodniczący odczytał telegramy powitalne z 27 miejscowości, co zebrani powitali oklaskami.

Referat o „Znaczeniu rzemiosła w motoryzacji kraju", wygłosił ob. Sikorski.

Uczestnicy zjazdu odbyli pochód przez miasto ze sztandarami, a następnie urządzono manifestacyjny przejazd samochodami który wypadł imponująco.

Po południu, o godz. 16 w sali Dworu Artusa przystąpiono do obrad delegatów z następującym porządkiem dziennym:

1) Zagajenie i wybór prezydium.
2) Referat o konieczności utworzenia jednolitej organizacji ślusarzy samochodowych w Polsce (ref. ob. Oliwkowskiego).
3) Dyskusja.
4) Uchwalenie statutu
5) Wybór tymczasowego zarządu.
6) Ustalenie organu zawodowego.
7) Wolne wnioski.

Do prezydium powołano: ob. Oliwkowskiego (przewodniczący) — pułk. Sikorskiego (dyr. Zw. Izb. Rzemieślniczych w Warszawie) ob. Szulca (prezes Izby Rzemieślniczej), ob. Biszofta (dyr. Izby Rzem.), radcę Katafiasa (Toruń). Prasę reprezentowali przedstawiciele: PAT-a, „Słowa Pomorskiego", „Dziennika Bydgoskiego", „Ekspresu Porannego", „Dnia Pomorza" i „Kierowcy Polskiego", naszego pisma zawodowego.

Główny inicjator zjazdu — ob. Oliwkowski — w referacie swym wskazał na konieczność utworzenia jednolitej organizacji zawodowej, która powinna stać na straży spraw zawodu szoferskiego „bez jakichkolwiek domieszek politycznych", które zazwyczaj przyczyniają się do rozbicia jedności i podważają wspólną akcję zawodową. Tylko jednolita organizacja zawodowa, zrzeszająca wszystkie związki i stowarzyszenia kierowców, mechaników i ślusarzy samochodowych da możność prowadzenia i obrony interesów tego rzemiosła, do którego m. in. dotychczas nie zostali oficjalnie zaliczeni pracownicy automobilizmu.

Referat wywołał ożywioną dyskusję. Większość mówców wypowiedziała się za utworzeniem jednolitej organizacji zawodowej, podzielając wywody referenta.

Po zakończeniu dyskusji przewodniczący odczytał projekt statutu organizacyjnego. Po krótkiej wymianie zdań — ustalono, aby powołanej do życia centralnej organizacji zawodowej nadać nazwę: **„Stowarzyszenie Ślusarzy i Kierowców Samochodowych"**.

Stowarzyszenie to będzie działać na terenie całego kraju i podzielone zostanie na okręgi wojewódzkie i koła powiatowe.

Do tymczasowego zarządu wybrano na przewodniczącego ob. Józefa Oliwkowskiego (Toruń). W skład zarządu wejdą wszyscy prezesi istniejących organizacyj zawodowych w Polsce, którzy zgłosili swą współpracę. M. in. do tymczasowego zarządu wszedł nasz delegat Warszawski — ob. Władysław Müller, oraz ob. Liedel.

Zjazd postanowił wyznaczyć składkę członkowską w wysokości jednego złotego miesięcznie oraz zająć się rozpowszechnieniem pisma zawodowego, które jako organ Stowarzyszenia winno znaleść się w rękach każdego kierowcy.

Zaznaczyć należy, że pismo nasze —„Kierowca Polski" zostało w ilości kilkuset egzemplarzy rozkolportowane wśród uczestników zjazdu, któremu poświęciliśmy powitalny artykuł wstępny i podaliśmy szczegółowe informacje o zjeździe.

Po zakończeniu obrad — przewodniczący— ob. Oliwkowski wygłosił pożegnalne przemówienie, dziękując uczestnikom za współpracę i gotowość do stworzenia jednolitej organizacji zawodowej. Okrzykiem na cześć Rzeczypospolitej Polskiej, Prezydenta i Wodza Naczelnego zakończono zjazd, który zapoczątkował dzieło zjednoczenia ruchu zawodowego kierowców, ślusarzy, mechaników i monterów samochodowych w Polsce, reprezentujących rzemiosło, przed którym leży wielka przyszłość, związana z ogólną motoryzacją kraju. J. B.

REZOLUCJA

Ogólnopolski Zjazd delegatów ślusarzy i kierowców samochodowych, obradujący w dniu 8 maja 1938 r. w Toruniu uchwala następujące postulaty:

1) Żądamy zaliczenia zawodowych kierowców samochodowych do rzemiosła ślusarskiego:
   a) aby egzaminowanie kierowców samochodowych i badanie pojazdów mechanicznych dokonywały komisje przy Izbach Rzemieślniczych,
   b) aby kierowcą zawodowym mógł być tylko rzemieslnik, zaś dotychchczasowym kierowcom umożliwić dokształcenie rzemieślnicze na specjalnych kursach zorganizowanych przez Izby Rzemieślnicze,
   c) aby szkolenie kierowców tak zawodowych, jak i amatorów odbywało się w warsztatach naprawy samochodów pod kierownictwem mistrzów uprawnionych przez odnośne władze; kandydaci na kierowców winni wykazać się ukończeniem kursów nauki jazdy, przy czym zaświadczenia winny potwierdzać właściwe terytorialne Izby Rzemieślnicze; opinie o kierowcach zawodowych winny wydawać organizacje zawodowe,
   d) aby kierowca amator nie mógł spełniać czynności kierowcy zawodowego.
2) Żądamy dopuszczenia do ruchu w celach zarobkowych samochodów wyremontowanych:
   a) aby prawo uruchomienia samochodów zarobkowych przysługiwało tylko kierowcom zawodowym-rzemieślnikom, a przedsiębiorstwa ich uważane były za warsztat pracy,
   b) żądamy zwolnienia od podatku tychże przedsiębiorstw, celem przysporzenia większej dochodowości.
   c) zniesienia nieżyciowego zakazu niedopuszczającego samochodów używanych do celów zarobkowych, co przyczyni się do zmniejszenia bezrobocia, a do wzrostu ilości pojazdów w ruchu, oraz zwiększenia zużycia materiałów pędnych,
   d) żądamy zezwolenia na sprowadzanie części samochodowych zagranicznego pochodzenia, niewyrabianych w kraju po stawkach celnych jaknajniższych, bez ograniczenia kontyngentu i umożliwić w najkrótszym terminie otrzymania zezwolenia przywozu.
3) Żądamy, aby stacje obsługi i warsztaty naprawy samochodów kierowane były przez ślusarzy samochodowych:
   a) aby stacje benzynowe i strzeżone miejsca postojów prowadzone były przez organizacje zawodowe fachowe, co umożliwi zatrudnienie wysłużonych kierowców samochodowych,
   b) aby nie ograniczano miejsc budowy garaży celem usprawnienia obsługi samochodów.
4) Żądamy, aby urzędy państwowe, samorządowe oraz instytucje prawa publicznego zatrudniały tylko kierowców z dowodem uzdolnienia (listem czeladniczym).
5) Żądamy szczególnego nadzoru nad przedsiębiorstwami, wykonywującymi części zamienne do pojazdów, a to celem wyeliminowania z rynku części niewiadomego pochodzenia, które są przyczyną nieszczęśliwych wypadków.
6) Żądamy wyborowego materiału do wyrobu części samochodowych, aby umożliwić urządzenia warsztatów naprawy samochodowych, wyrobu części przez inwestowanie nowoczesnych obrabiarek.
7) Żądamy zniesienia wszelkich podatków drogowych tak zaległych, jak i odsetek, celem umożliwienia zwiększenia jaknajwiększej ilości pojazdów mechanicznych.
8) Żądamy zniesienia dotychczasowego systemu podatku drogowego, a ujęcie poboru w formie od ilości zużytkowania materiałów pędnych co będzie sprawiedliwym podziałem obciążenia.
9) Żądamy naprawy najgorzej utrzymanych dróg, co zmniejszy koszty utrzymania pojazdu a jednocześnie zwiększy żywotność tegoż.
10) Żądamy nowoczesnego zabezpieczenia przejazdów kolejowych, przez wyposażenie tychże w sygnały ostrzegawcze na wzór zagraniczny należytego zabezpieczenia przejazdów niewidocznych.
11) Żądamy ustalenia norm zarobkowych, celem należytego rozwiązania kwestii wynagrodzenia, oraz uregulowania i przestrzegania pracy kierowców przy prowadzeniu pojazdów mechanicznych, przez co zapobiegnie się nieszczęśliwym wypadkom, spowodowanym skutkiem przemęczenia.
12) Żądamy stworzenia jednolitej organizacji zawodowej opartej o Izby Rzemieślnicze, która by była rzeczniczką spraw zawodowych w stosunku do władz.

Polskim Fiatem po wiosennych drogach.

Na wstępie zaznaczam, że czynię po raz pierwszy próbę, zanalizowania możliwie dokładnego większej tury nie odbywanej w czasie rajdu, lecz normalnej podróży do określonego a dalszego celu.

Wybierając się na święta wielkanocne, postanowiłem dokładnie notować:

a) czasy przejazdu poszczególnych odcinków drogi,

b) stan drogi i natężenie ruchu na niej,

c) dokładne zużycie benzyny,

d) wszelkie straty czasu niezbędne na zmianę opon, tankowanie itp.

Droga, którą miałem przebyć prowadziła z Warszawy do Czortkowa, przez Lublin, Zamość, Żółkiew, Lwów, Złoczów, Tarnopol, Kopyczyńce.

Cała trasa według mapy wynosi:

Z Warszawy do Lwowa	371 km
Ze Lwowa do Czortkowa	202 km
Razem	574 km

W istocie po skończonej podróży licznik wykazał nieco inny stan a mianowicie w chwili wyjazdu z ul. Marymonckiej było 6928 w chwili przyjazdu do Czortkowa na liczniku było 7507 km, czyli różnica wyniosła + 5 km. Jest to pierwszy sprawdzian, że zarówno nasze mapy są dobre jak i liczniki na Fiatach 508 rzetelne. Mała różnica 5 km. na tak dużej przestrzeni pochodzi raz z powodu startu nie z centrum Warszawy, lecz z ul. Marymonckiej a po drugie mały poślizg mimo suchego dnia jest zawsze możliwy.

Wyjazd rozpoczął się o godzinie 5-tej rano dokładnie według zegara elektrycznego. Zamiarem moim było stawienie się w Czortkowie na godz. 5 pop. czyli w dwanaście godzin po wyjeździe. Trasę te znam dobrze, na ogół droga (powinna? być) dobra, jeśli więc nie bedzie gwoździ powinniśmy na podwieczorku pojawić się w domu. Trzy razy już odbyłem w lecie i jesienią te sama drogę i zawsze punkt 8 wieczorem stawałem na kolacji w domu, należało więc dotychczasowe wyniki poprawić.

Miałem zresztą inne jeszcze powody by tak sądzić. Przed miesiącem jadąc na wystawę do Berlina, sprawdziłem, że moja 508-ka wyciąga bez trudu i to przy zwężonym rozpylaczu (105 zamiast 115) 90 a nawet 100 km, tak, że trzeba było często spoglądać na licznik by nie zatrzeć tłoków. Silnik jest w tej chwili po dotarciu i starannej reguacji w takim stanie, że poprawienie wyników zeszłorocznych nie powinno być niespodzianką. A jednak?...

Już w drodze do Garwolina spostrzegłem, że stan naszych szos po okresie zimowym jest o wiele gorszy niż w jesieni. Miejscami wprost katastrofalny. Robimy sobie ciągle uwagi na ten temat i zaznaczamy na mapie niezgodność ze stanem rzeczywistym. Przychodzimy do wniosku, że każdy posiadacz mapy może zrobić nam zarzut, że wyznaczone trasy są o wiele gorsze w rzeczywistości, niż na mapie. Ale cóż na to poradzić? Wszak to są istotnie drogi dobre, doskonałe, były nimi wczoraj, mogą być jutro, lecz w danej chwili zgroza pomyśleć. Wspaniały klinker zarówno przed Lublinem jak i dalej, podłubany ostrymi okuciami koni, popękany od mrozu, na drodze leżą pokaźne odłamki ostrych jak szkło cegiełek klinkerowych i nie daj Boże wpaść na taką sztukę przednim kołem przy większej szybkości.

Mimo fatalnej drogi do granicy powiatu garwolińskiego, wpadamy do Lublina o godz. 7.50, spoglądam na licznik... 7090 km czyli od miejsca wyjazdu 162 km w 170 minutach. Lecz w tej samej chwili na głównej ulicy siada mi opona i trzeba zmienić koło. Pierwszy gwóźdź w tym dniu, dobry zwiastun, że będzie ich więcej, przecież to wtorek przed wielkanocą i ruch na drogach wzmożony. Zmiana opony i tankowanie benzyny, zabiera sporo czasu tak, że Lublin opuszczamy o godz. 8.35.

Daleko za Lublinem jakoś na szosie mniejszy ruch, wóz nabiera rozpędu, lecz mimo doskonałej mieszanki (Esso) nie osiąga w żadnym miejscu powyżej 80 do 85 km na godz. Sprawdza się tu jeszcze raz to nieugięte prawo, że opór drogi to największy wróg automobilisty. Wprawdzie to klinker i miejscami jeszcze tak dobry jak zeszłego roku ale zawsze opór klinkeru trzeba liczyć na 0,015 gdy opór asfaltu wynosi tylko 0,010. Mówiąc językiem ogólnie zro-

zumiałym samochód o wadze 1000 kg. potrzebuje tylko 10 kg. siły pociągowej na asfalcie a 15 na najlepszym bruku, nic więc dziwnego, że w tych samych warunkach (dobre paliwo, odregulowany gaźnik i właściwy moment zapalania) nie osiągnie się takich rezultatów jak na gładkim asfalcie.

Dalsze etapy drogi do Lwowa o zmiennej jakości. Najlepszy odcinek to bezsprzecznie z Rawy Ruskiej do Żółkwi. Minąwszy Zamość o 10,10 wpadamy do Żółkwi o godz 12 punkt, we Lwowie stajemy o 12, 30. Ostatni odcinek drogi pod Lwowem ciągle jeszcze z objazdami i w trakcie przeróbki a co gorsza bruk wykończony zeszłego roku już wykazuje poważne wypukłości i wgłębienia, po prostu osiada.

Po krótkiej przekąsce, zaczynam poszukiwania mieszanki Polminu. Na głównym miejscu skrzyżowań ulic na Wałach Hetmańskich dostaję ostatnich 5 litrów Polminu i dopiero na placu Kazimierzowskim resztę. Wpadam na Łyczakowska całkowicie po obu stronach rozkopaną i tylko sunąc po szynach tramwajowych wydostaję się po godzinnym prawie pobycie na wolny trakt. Niestety droga do Winnik w najstraszniejszym stanie jaki sobie można wyobrazić. Po Złoczowie się kręcę, nie mogąc sie wydostać dzieki źle znakowanym objazdom wreszcie za góra staję... nowy gwóźdź.

Droga do Tarnopola z bardzo różnorodnym stanem, sa dobre odcinki i widać prowadzone roboty, lecz tne niemiłosiernie opony na świeżym szutrze. Kiedyż wreszcie nasi inżynierowie powiatowi beda sami jeździć samochodami i dbać o to by naprawde prowadzić najpierw na jednej połowie potem na drugiej a nie w całej szerokości. Pytałem się dróżników czy uważają, że tak być powinno? Odpowiadali mi, że wiedzą, że to źle ale taki rozkaz...

W Tarnopolu na stacji obsługi Polskiego Fiata dostaję mieszankę Drago i nową dętkę. Zapas mój już nie pewny. I dobrze zrobiłem. Zaraz za cmentarzem nowe dwa gwoździe w w jednej oponie. Nie mogę jakoś zdjąć koła, już jestem zmęczony, postanawiam więc namontować dętkę na koło. Trwa to długo tak, że dopiero o 6 wieczorem wyjeżdżam do ostatniego etapu. W Czortkowie staję o godz. 7.25 zanim mi jednak czas odnotował urzędnik telegrafu na poczcie jest godz. 7.30 i taka figuruje w książeczce konkursowej.

Zestawiając osiągnięte wyniki w ten sposób by oddzielnie potraktować postoje i czas spędzony za sterem otrzymamy taką tabelkę:

Czas jazdy			Czas na wypoczynki i zmiany opon:	
Warszawa	5,00	2 g. 50 m.	Lublin tankowanie	
Lublin	7,50		i zmiana opony . .	0,45 m.
Lublin	8,35	3 15	Lwów obiad i tanko-	
Lwów	12,30		kowanie . , . .	0,50
Lwów	1,20	2 45	Zmiana opony w Zło-	
Tarnopol	4,30		czowie	0,25
Tarnopol	6,00	1 30	Zmiana opony w Tar-	
Czortków	7,30		nopolu	1,30
Refektywna jazda		12 godz.	Straty czasu	3,30

Jak łatwo porównać z poszczególnych odcinków czasy jazdy zmieniają się na gorsze tam gdzie są drogi fatalne. Skrócenie postojów również w praktyce okazuje się niemożliwe z powodu częstych zmian opon. W ten sposób dobre walory samochodu spełzają na niczym.

Inż. E. Porębski

Nowe znaki ostrzegawcze.

Liczne doświadczenia przeprowadzone za granicą wykazały, że najlepiej widoczne są znaki o rysunku czarnym na matowym tle ciemno-żółtym — takie więc kolory przyjęte u nas dla znaków ostrzegawczych, jak również dla drogowskazów i tablic miejscowości.

Znaki ostrzegawcze będą ustawiane zasadniczo na drogach pozamiejskich, w miastach zaś tylko wtedy, gdy powiatowe władze administracyjne stwierdzą konieczność ustawienia tych znaków. Postanowienie to jest motywowane tym, że w miastach, gdzie szybkość pojazdu jest ograniczona i umożliwia zatrzymanie go na nie wielkiej przestrzeni, znaki ostrzegawcze nie są tak potrzebne, jak poza miastami, gdzie w zasadzie szybkość pojazdów nie jest ograniczona. Również i na drogach gruntowych zrezygnowano z ustawiania znaków ostrzegawczych: wyjątek stanowią znaki ostrzegawcze przed przejazdami kolejowymi.

Poza tymi znakami, przed przejazdami kolejowymi ustawiane będą słupki wskaźnikowe (czerwone pasy na białym tle) dla stałego zwracania uwagi jadącym na zbliżający się przejazd.

Znak ostrych lub niewidocznych łuków, będzie ustawiony przed łukami o promieniu mniejszym od 75 m. lub przed łukami nawet o większym promieniu, na których widoczność drogi jest ograniczona do mniej niż 100 m. Jeżeli łuki idą bezpośrednio za sobą, z wstawkami prostymi mniejszymi od 100 m., znak ustawiony będzie na początku krzywego odcinka i zaopatrzony w tabliczkę, odznaczającą ilość łuków oraz powtórzony na końcu ostatniego łuku, — przy czym zaopatrzony będzie w tabliczkę z napisem „Koniec".

Znaki ostrzegające o skrzyżowaniach mają być ustawiane na skrzyżowaniach i rozwidleniach dróg bitych, lub na skrzyżowaniu drogi gruntowej z bitą wtedy, gdy widoczność wzdłuż drogi bitej jest mniejsza od 100 m.

W wypadkach zamknięcia drogi dla ruchu pojazdów lub ograniczenia widoczności na drodze, będzie ustawiony znak w postaci pionowej kreski. Dla sygnalizowania dróg z pierwszeństwem przejazdu na skrzyżowaniach, ustalono znak w formie trójkąta, zwróconego wierzchołkiem ku dołowi.

Znaki będą ustawione po prawej stronie drogi, patrząc w kierunku ruchu, wzniesienie ich ponad poziom pobocza będzie wynosiło 2 m.

Miliard dwieście milionów złotych wydano na drogi.

Główny Urząd Statystyczny ogłosił ostatnio niezmiernie interesujące dane dotyczące wydatków drogowych jakie poczynione zostały na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat przez Państwo i samorządy. Jak wynika z opublikowanych cyfr ogółem w okresie 1927 — 1937 wydano w Polsce na cele drogowe 1.207.676 milionów złotych (w sumie tej wliczone są świadczenia w naturze, odróbki itp.).

Ogólna suma wydatków w tych latach przedstawia się następująco: w latach 1927-28 wydatkowano 106 milionów, 1928-29 — 165 mil., zł., 1929-30 — 151 mil., 1930-31 — 118 mil., 1931-32 — 81 mil., 1932-33 — 66 mil., 1933-34 — 84 mil., 1934-35 — 134 mil., 1935-36 — 158 mil., 1936-37 — 135 mil. złotych.

Ogółem na te cele budowy nowych dróg i przebudowy istniejących wydano we wspomnianym wyżej okresie 572 miliony złotych, zaś na utrzymanie 631 milionów złotych. Sumy przeznaczane w poszczególnych latach na cele budowy i przebudowy wahały się w granicach od 31 (w r. 1927-28) do 94 milionów złotych (w r. 1935-36). Wielkość sum wydatkowanych na cele utrzymania dróg była również bardzo różna i wahała się w granicach od 32 milionów (1932-33 r.) do 93 mil. zł. (1929-30 roku).

Analiza globalnych sum wydatkowanych w ostatnim dziesięcioleciu wykazuje, że największych dyspozycyj kapitałowych dostarczył budżet drogowy powiatowych związków samorządowych, które na wszelkie roboty drogowe i mostowe wydatkowały w ciągu dziesięciu lat 526 mil. złotych, na drugim dopiero miejscu stoją kredyty budżetowe Państwa — 280 mil. na trzecim Państwowy Fundusz Drogowy — 254 miliony, na czwartym Fundusz Pracy i Bezrobocia — 80 milionów, na piątym świadczenia w naturze — 54 miliony, i na ostatnim — wreszcie pozycja różne — 7 milionów.

Ogółem na drogi państwowe i samorządowe utrzymywane przez — Skarb wydano w omawianym okresie 583 miliony złotych, z tego na budowę i przebudowę dróg i mostów 290 mil. a na konserwację 293 miliony.

Najwięcej wyłożyło Państwo w roku 1935-36, bo 109 milionów. Najmniej w roku 1932-33 — 29 milionów.

Na drogi samorządowe wydano ogółem 619 milionów, z tego na cele konserwacyjne 337 milionów, a na budowę 282 miliony zł.

Wielkość rocznych wydatków na cele utrzymania dróg samorządowych była rozmaita, od roku 1931 sumy wydatkowane nie przekraczają jednak granicy 40 milionów złotych.

Zestawienie sum wydatkowanych na drogi bynajmniej nie wypadło pocieszająco! Wynika z nich bowiem, iż przeciętny, roczny budżet drogowy Polski wynosił nieco więcej niż 120 milionów złotych rocznie (wliczając wartość świadczeń w naturze i wszelkich kredytów). Tymczasem, jak wiadomo, przeciętny roczny budżet drogowy wg. obliczeń fachowców powinien wynosić blisko dwa i pół razy tyle.

Z cyfr opublikowanych przez G. U. S. wynika na przykład, iż na utrzymanie dróg państwowych (i samorządowych pozostających na utrzymaniu skarbu) łożono przeciętnie rocznie 29,4 mil. zł., podczas gdy powinno się łożyć na ten cel ok. 45 mil. zł. rocznie. Statystyka wydatków świadczy, że główny ciężar ponoszą w tej dziedzinie samorządy — wydatki stałe skarbu są wciąż niedostateczne.

Należy dla orientacji dodać, że w Niemczech w ubiegłym roku na cele budowy, utrzymania i modernizacji dróg wydano ogółem 1.017 milionów RM (nielicząc wydatków na autostrady!) czyli przeszło dwa miliardy zł.

Z życia związków.

Po długoletnim okresie pewnego rodzaju apatii i zniechęcenia wśród szerokiego ogółu kierowców samochodowych, w czasach ostatnich nastąpiło duże poruszenie w organizacjach zawodowych.

W Warszawie nastąpiło ożywienie i masowy napływ nowych członków do Związku, który z dnia na dzień krzepnie i rozpoczyna ożywioną działalność. W Toruniu odbył się ogólno-krajowy zjazd o którym piszemy na innym miejscu, w Poznaniu, gdzie ruch zawodowy rozwija się pomyślnie, tamtejsze zrzeszenie obchodziło w dniu 24 b. m. piękną uroczystość 25 lecia istnienia według następującego programu:

Godz. 8-ma Zbiórka w salach „Belwederu"

Godz. 8.30 Wymarsz do Kościoła św. Michała.

Godz. 9-ta Msza św. Po Mszy św. wymarsz w pochodzie do pomnika Wdzięczności, gdzie nastąpi złożenie wieńca.

Następnie powrót do sal „Belwederu", na uroczystą akademię.

Godz 11.15 otwarcie Akademii.

1) Zagajenie.
2) Powołanie Prezydium Akademii.
3) Sprawozdanie prezesa z okazji 25-lecia.
4) Referat p. inż. W Maćkowiaka.
5) Wręczenie dyplomów. członkostwa honorowego, pamiątkowych i zasługi.
6) Przemówienia gości i delegatów.
7) Zakończenie Akademii.

Wspólne śniadanie dla zaproszonych gości i członków.

Wieczorem o godz. 20-ej w tych samych salach zabawa.

O godz. 8-ej zebrali się uczestnicy obchodu w salach „Belwederu". O godz. 8.30 kol. w.-prezes Stankowski uformował szyk pochodu, przy udziale 15 pocztów chorągwianych, za którymi postępowali przedstawiciele władz, Automobilklubu Wielkopolskiego, Polskiego Touring Klubu, przedstawiciele bratnich organizacyj z całej Polski oraz licznie zgromadzone grono gości i członków. Przy dźwiękach orkiestry Kolejowej pochód udał się do Kościoła św. Michała, gdzie Mszę św. odprawił ks. Szubert. Podniosłe kazanie wygłosił ks. rektor Cieszyński. Po nabożeństwie i poświęceniu wieńca pochód udał się głównymi ulicami miasta do Pomnika Wdzięczności, gdzie w imieniu Zrzeszenia w dowód wdzięczności, koledzy prezes Jankowiak i w.-prezes Stankowski złożyli wieniec, po czym odśpiewano hymn „Boże coś Polskę". Następnie pochód udał się do sal „Belwederu".

Uroczystą akademię zagaił o godz. 11.25 kol. prezes Jankowiak, przy udziale około 600 osób, hasłem Zrzeszenia „Cześć Wspólnej Pracy" witając Wysoki Protektorat: p. Prezydenta Miasta Poznania inż. Rugego — w osobie p. inż. W. Maćkowiaka, p. Starostę Grodzkiego mgr. Głodowskiego — w osobie p. Bardzińskiego, przedstawiciela Duchowieństwa, ks. rektora Cieszyńskiego, Panie i Panów z Komitetu Honorowego, wszystkich Delegatów i to: Automobilklubu Wielkopolskiego — p. mjr. Augustowskiego, kpt. Rojka, i p. Wagnera —

Polskiego Touring Klubu, Delegatura w Poznaniu, — pp. Komandora Sterczewskiego i adw. Kuligowskiego — Związek Związków Właścicieli Dorożek Samochodowych Gdynia — Związek Kierowców Samochodowych w Kielcach — Zarząd Główny Klubu Szoferów na Pomorze z Torunia — Klub Szoferów na Pomorze Gdynia i Grudziądz — Związek Szoferów w Bydgoszczy, Korporację Monterów Samochodowych Szoferów z Torunia — Stowarzyszenie Właścicieli Zarobkowych w Łodzi — Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych z Wilna — Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych z Poznania — Cech Lakierniczy z Poznania — Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół" Poznań — Jeżyce — Towarzystwo Wzajemnej Pomocy Pracowników Tramwajowych z Poznania — Związek Niższych Pracowników Pocztowych z Poznania — Poznańskie Towarzystwo Cyklistów i Motorzystów — Delegatów z Filij Zrzeszenia: z Inowrocławia, Bydgoszczy i Grudziądza — Przedstawicieli prasy miejscowej i zamiejscowej i prasy zawodowej, oraz wszystkich gości żony członków naszych i wszystkich kolegów.

Następnie kolega prezes prosi zgromadzonych o uczczenie pamięci wszystkich naszych poległych i zmarłych Kolegów, jak również tych, którzy w pełnieniu swych obowiązków kierowcy ponieśli śmierć. Uczczenie dokonano przez powstanie z miejsc i chwilą ciszy.

Do stołu prezydialnego powołano: na Marszałka dzisiejszej uroczystości kol. Czyża, dalej Dyrektora P. K. E. p. inż. W. Maćkowiaka, członka honorowego p. Józefa Zagórskiego, przedstawiciela Automobilklubu Wielkopolskiego p. mjr. Augustowskiego — Polskiego Touring Klubu p. adw. Kuligowskiego, syndyka przy Zrzeszeniu p. adw. dr. Bogdańskiego oraz do pióra p. Władysława Stasiaka. Protokółowali sekretarze Zrzeszenia. Przy objęciu Prezydium prosi kol. Czyż o życzliwe ustosunkowanie się zgromadzonych, po czym udziela głosu prezesowi kol. Jankowiakowi, który w treściwym sprawozdaniu przedstawił działalność i dzieje Zrzeszenia w okresie 25-ciu lat. Podkreśla silną łączność Zrzeszenia z ogólnym dobrem Państwa i Narodu. Pod koniec wznosi okrzyk na cześć Najjaśniejszej Rzeczypospolitej Polskiej, Prezydenta Ignacego Mościckiego i Marszałka Polski Śmigłego Rydza. Okrzyk został hucznie, trzykrotnie powtórzony, przy odegraniu hymnu, „Jeszcze Polska nie Zginęła"

P. inż. Maćkowiak w swym referacie w dobitnych słowach wykazuje konieczność wszechstronnego opanowania przez kierowcę wiedzy technicznej swego zawodu. Zaznacza, że dobry kierowca musi posiadać wysoki stopień wyrobienia moralnego i głęboką wiedzę fachową, a drogowskazem jego winna być bezwzględna uczciwość wówczas praca jego może skutecznie służyć ogólnemu dobru Państwa i Narodu. Referat, jako krótki a nadzwyczaj rzeczowy przyjęty został hucznymi oklaskami.

Następnie uroczysta chwila mianowania członków honorowych i wręczanie dyplomów.

Na wniosek Zarządu na Nadzwyczajnym Walnym Zebraniu Zrzeszenia w dniu 2 kwietnia 1938 r. mianować na członków honorowych: p. inż. Wiktora Maćkowiaka i p. Władysława Stasiaka, w dowód uznania zasług położonych około rozwoju automobilizmu w kraju i wydatnej pomocy dla Zrzeszenia. Chwilę wręczenia dyplomów obydwom członkom honorowym uczczono powstaniem z miejsc i przyjęto rzęsistymi oklaskami.. Ponadto wręczono: dyplomy jubileuszowe pamiątkowe założycielom dzisiejszego Zrzeszenia pp.: Antoniemu Kamyszkowi i Alojzemu Hoffmannowi, dyplomy 25-letniej pracy zawodowej i związkowej koledze Michałowi Wyrembkowi i kol. Józefowi Jakubowskiemu, dyplomy 25-letniej pracy związkowej kolegom: Ignacemu Woźniakowi, Marianowi Biskupskiemu i Albertowi Rubczyńskiemu, 25-cio letniej pracy zawodowej, kolegom: Stanisławowi Komorowskiemu.

Członkom wybitnie zasłużonym w pracy około dobra i rozwoju organizacji wręczono dyplomy zasługi i to Kolegom: Prezesowi Piotrowi Jankowiakowi, Prezesowi z Inowrocławia Tomaszowi Poprawie, skarbnikowi Walentemu Jagodzińskiemu, Ignacemu Borowczakowi, Franciszkowi Jarmuszkiewiczowi i Czesławowi Kuberskiemu. Uroczystość przerywana była częstymi oklaskami, co jest dowodem, że odznaczeń dokonano s.usznie i zasłużenie.

W imieniu odznaczonych przemówił kol. Michał Wyrębek, dziękując tym wszystkim, którzy się przyczynili do urzeczywistnienia dzisiejszej uroczystości.

Kierowcy-Jubilaci.

W poprzednich numerach „Kierowcy Polskiego" podaliśmy wzmiankę o mającym odbyć się jubileuszu kierowców, którzy przepracowali przy kierownicy ponad lat 20. Utworzona komisja dla urządzenia odpowiedniej uroczystości podczas której jubilaci otrzymają artystyczne dyplomy i odpowiednie odznaczenia, które przygotowywuje Polski Touring Klub, w dalszym ciągu przyjmuje zgłoszenia kierowców, którzy pragną wziąć udział w tej uroczystości i mogą wykazać się 20 letnią pracą przy kierownicy. Pomiędzy zgłaszającymi się koledzy którzy w zawodzie swoim pracują ponad lat 30 a zajęcie ich obfitowało często w ciekawe przeżycia. Niemożemy, z powodu braku miejsca, dawać szczegółowe opisy przebiegu ich pracy lecz dla orientacji wymieniamy kolegę Wiśniowskiego Zygmunta który w w roku 1901 wstępuje we Wiedniu do warsztatów, na naukę na mechanika automobilowego, w r. 1905 zostaje czeladnikiem, a 8 stycznia 1907 roku składa egzamin na kierowcę Nr. świadectwa 1891.

W roku 1914 jako kierowca wojskowy na froncie rosyjskim, w r. 1916 — 1918 przebywa z niemieckim korpusem ekspedycyjnym w Turcji, na Kaukazie i w Palestynie, jako majster samochodowy w służbie tureckiej.

Od stycznia roku 1919 pracuje jako kierowca Poselstwa Polskiego we Wiedniu i w Sztokholmie, od roku 1919 pełni funkcje kierowcy w Dyrekcji Technicznej Rafinerii Koncernu „MAŁOPOLSKA-KARPATY" w Jedliczu i w tym czasokresie, tj. w ciągu niespełna 20-tu lat, przeprowadzał liczne jazdy doświadczalne na olejach Towarzystwa „KARPATY".

Jest to rzadki wypadek pozostawania przez 19 lat na jednym stanowisku, na którym kierowca Wiśniowski niema do zanotowania ani jednego poważniejszego wypadku.

Z powodu braku miejsca, dalszy ciąg fotografii podamy w następnym numerze.



Wiśniowski Zygmunt
pracuje w Koncernie „Małopolska-Karpaty" w Jedliczu, jest kierowcą 31 lat



Gmitrzak Tadeusz
pracuje w F-mie Wł. Chojecki jest kierowcą 24 lata



Majewski Józef
pracuje w Zarządzie Miejskim, Wydział Oczyszczania Miasta jest kierowcą 24 lata



Machowicz Stanisław
pracuje w Zarządzie Miejskim, Wydział Ogrodniczy jest kierowcą 22 lata



Chmielewski Kazimierz
pracował na autobusach P. K. P. obecnie bez pracy jest kierowcą 22 lata

Kronika.

Postulaty dorożkarskiego przemysłu samochodowego.

W memoriale złożonym p. Ministrowi Komunikacji — Związek Związków Właścicieli Dorożek Samochodowych w Polsce, podkreślił pomiędzy innymi również konieczność wydania zarządzenia, aby koncesje na taksówki otrzymywały osoby posiadające odpowiednie wykształcenie fachowe (zawodowi kierowcy), względnie osoby, posiadające odpowiednie kwalifikacje do prowadzenia dorożkarstwa samochodowego.

Zdaniem Związku dałoby to rękojmię, że tabor dorożek samochodowych, tak ważny dla obrony kraju, będzie się znajdował w rękach fachowo przygotowanych. Ostatnio bowiem — jak wiadomo — biorą się do eksploatacji taksówek osoby czynne dotychczas w zupełnie innych gałęziach pracy. Występuje to szczególnie silnie w Warszawie i nie przyczynia się do podniesienia poziomu dorożkarskiego przemysłu samochodowego.

Projekt ciężarowych taksówek.

Jak donosiliśmy poprzednio, w stolicy pow stał projekt uruchomienia „ciężarowych taksówek", któreby były przerabiane z taksówek nienadających się do przewozu osobowego i któreby mogły zastąpić wycofywane powoli dorożki konne. Projekt uruchomienia taksówek ciężarowych spotkał się z pełnym uznaniem władz administracyjnych i miejskich i należy się spodziewać, że w najbliższym czasie ukażą się pierwsze pojazdy tego typu. W każdym razie w dn. 1 kwietnia upłynął termin wygaśnięcia pierwszej partii koncesji, wydanych na stare taksówki, które z pewnością mogłyby oddać jeszcze przez pewien czas duże usługi, jako „wozy dostawcze".

Montownia Lilpopa organizuje stacje obsługi w Polsce.

Montownia samochodów Lilpop, Rau i Loewenstein, zawierając w roku bieżącym umowę ze sprzedawcami rejonowymi (sprzedawców takich jest w roku bieżącym 39-ciu), zobowiązała ich do przygotowania i urządzenia jeszcze w sezonie bieżącym nowoczesnych stacji obsługi, które w pierwszym rzędzie będą przeznaczone dla dokonywania czynności konserwacyjnych i napraw samochodów Buick, Chevrolet i Opel.

Poszczególni przedstawiciele przesłali do centrali europejskiej General Motors Corp. plany parceli, na których mają stanąć budynki stacji obsługi. Na plany te specjaliści centrali kopenhaskiej nanoszą szkice budynków i urządzeń w myśl najbardziej nowoczesnych zasad organizacji tego rodzaju przedsiębiorstw.

Należy się spodziewać, że większość sprzedawców zorganizuje wymienione stacje obsługi jeszcze w roku bieżącym.

Obniżenie opłat na fundusz drogowy.

Obniżenie opłat na fundusz drogowy,

Przypominamy, że od dnia 1-go kwietnia obowiązują nowe, znacznie obniżone opłaty na Fundusz Drogowy od pojazdów mechanicznych.

Samochody ciężarowe i traktory, zarejestrowane po raz pierwszy po dniu 1 grudnia 1936 roku, o ciężarze do 2000 kg. płacić będą 20 zł. rocznie, powyżej 2000 kg. — 50 zł. w ciągu 5 lat od dnia pierwszej rejestracji. Wszelkiego rodzaju przyczepki opłacać będą 20 zł. rocznie.

Dorożki samochodowe, zarejestrowane po raz pierwszy po dniu 1-go kwietnia 1938 roku płacić będą na Fundusz Drogowy 20 rocznie w ciągu 5 lat.

Również i te dorożki samochodowe, które zostały zarejestrowane po dniu 1 stycznia 1936 roku płacą na rzecz P. F. D. tylko 20 zł. rocznie.

1	2	3
Na zł. ______ gr. ___	**PRZEKAZ ROZRACHUNKOWY** Na zł. ______ gr. ___	**DOWÓD NADESŁANIA** Przekazu Rozrachunkowego
Imię, nazwisko i adres wpłacającego	złote słowami: ________ gr. ___	Na zł. ______ gr. ___
	Odbiorca: **Wydawnictwo: KIEROWCA POLSKI** Warszawa, Marszałkowska 60.	Odbiorca: **Wydawnictwo: KIEROWCA POLSKI** Warszawa, Marszałkowska 60.
Nr. rozrachunku: 1	Nr. rozrachunkn: 1	Nr. rozrachunku: 1
Dzień wpłaty	Dzień wpłaty; Nr. wpłaty ....; (Podpis przyjmującego); Stempel okręgu	Nr. wpłaty ....; (Podpis przyjmującego)

Załączony przekaz prósimy po wypełnieniu oddać w najbliższym urzędzie pocztowym.
Prenumerata wynosi rocznie zł. 4.—

1491 samochodów przybyło w kwietniu.

Nowy system ulg dla nabywców pojazdów mechanicznych nie mógł nie wywołać ożywienia na rynku motorowym. Sprzedaż ruszyła pełną parą, skoro tylko ogół upewnił się o rozmierze ulg. W marcu b. r. sprzedano ogółem 793 poj. mechanicznych (w tym 492 samochody), ale już w kwietniu ilość nowo zarejestrowanych pojazdów skoczyła na 1709! Poza tym wyciągnięto z lamusów i zimowisk pewną ilość samochodów i motocykli tak, iż ogółem park pojazdów znajdujących się w ruchu liczył w kwietniu 46.204 jednostek, czyli o 2340 jednostek więcej niż w końcu marca. Jest to niewątpliwie sukces, jakkolwiek cyfry tej nie należy porównywać ani z przyrostem niemieckim, ani z czeskim! Sprzedaż kwietniowa przedstawiała się następująco: wozów osobowych sprzedano — 877, ciężarówek — 232 (wciąż mikroskopijne ilości!), taksówek — 160, autobusów 54, motocykli 421 (zastanawiająco znikoma cyfra!) no i 22 pojazdy specjelne.

Nagłe ożywienie wywołało nawet przerost pobytu nad podażą, szczególnie w zakresie sprzedaży najtańszych wozów popularnych, które są sprzedawane w wielu wypadkach z dostawą na czerwiec. Kupcy samochodów twierdzą, że ożywienie na rynku potrwa jeszcze ze dwa miesiące i, że kontyngenty wwozowe będą wyczerpane. Jeśliby te przepowiednie sprawdziły się rzeczywiście, to ogólna suma pojazdów sprzedanych na polskim rynku powinna dosięgnąć 12 a nawet 14-tu tysięcy jednostek.

1

Przepłata na:

KIEROWCA POLSKI

zł. .... gr. ....

za 1938 r.

Za przesyłkę pieniędzy tym przekazem nadawca nie opłaca

2

UWAGA: Wszelka korespondencja, zamieszczona na 1-szym odcinku, poza wskazówkami wedle treści nadruków podlega opłacie przez naklejenie znaczka pocztowego w wysokości opłaty taryfowej.

NA TYM ODCINKU ŻADNEJ KORESPONDENCJI NIE NALEŻY UMIESZCZAĆ

sprawdził ....

wpisał ....

Nr. listy rozrachunkowej ....

3

(podpis sprawdzającego)

Dzień nadesłania

Nr. listy rozrachunk. ....

KRONIKA SPORTOWA.

II raid Tatrzański potężną imprezą.

Niewątpliwe najciekawszą imprezą motocyklową, zakrojoną na naprawdę europejską skalę będzie II-gi Raid Tatrzański P. K. M-u. Oto wyciąg z regulaminu:

Raid Tatrzański rozegrany będzie w dniach 4, 5 i 6 czerwca i będzie się składał z czterech prób. Pierwszą będzie niezwykle emocjonujący wyścig terenowy górski na trasie Kuźnica — Myślenickie Turnie (4 km.). Druga próba to jazda okrężna: w dniu 6 czerwca zawodnicy zrobią ogółem 378 km. jadąc z Zakopanego, przez Głodówkę (słynne wzniesienie pełne kamieni!) Trybsz, Felsztyn, Niedzicę, Krościenko Krynicę, Mszanę Dolną, Rabkę, Chabówkę, Nowy Targ, Poronin i do Zakopanego. W dn. 6 czerwca trasa prowadzić ma drogą pod Reglami, Kościeliską, Gubałówkę, Bańskę, Nowy Targ, Jurgów, Głodówkę do Łysej Polany. Stamtąd zawodnicy wystartują do wyścigu szosowego na dystansie 7,5 km.

W ramach tego raidu P. K. M. organizuje raid dla mniej zaawansowanych, który będzie się składał z dwu prób: jazdy okrężnej na dystansie 160 km. (po 80 km dziennie) i próby szybkości na szosie.

Uczestnicy obu raidów będą korzystali z ogromnych ulg kolejowych (również i dla przewozu maszyn), tańszych kwater. Ulgi kolejowe będą ważne dla 2 osób.

Raid Tatrzański organizowany pod protektoratem wiceministra A. Bobkowskiego wywołał ogromne (zrozumiałe!) zainteresowanie. Na starcie ujrzymy niewątpliwie wszystkich najlepszych z Polski: i o ile nic nie stanie na przeszkodzie — szereg asów niemieckich.

Sekretariat Związku Zawodowego Kierowców i Mechaników Automobilowych w Polsce mieści się przy ul. Marszałkowskiej 60, tel. 9-95-94,

Cena ogłoszeń: za 1/1 str. zł. 250, za 1/2 str. zł. 125, za 1/4 str. zł. 75, za 1/8 str. zł. 40.

Prenumerata:	Redakcja:	Administracja:
Rocznie . . . . . . zł. 4.— Półrocznie . . . . . zł. 2.—	Interesantów w sprawach redakcyjnych przyjmuje się w godz. 12—2 p.p.	Administracja jest czynna codziennie od 10—3 p.p.

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 60/31, tel. 9-95-94.

Redaktor i Wydawca: *Stanisław Karolczyk*

Druk. H. Hyndle i M. Styss, Warszawa, Zielna 41.

DOBRE SAMOCHODY



budujemy w POLSCE

Z DOSKONAŁYCH KRAJOWYCH SUROWCÓW

POLSKI FIAT

508

cena zł. 4.950 loco Warszawa
z dwoma ogumionymi kołami
zapasowymi i wyposażeniem

JEDYNY POPULARNY SAMOCHÓD POLSKI

- PEWNY I WYPRÓBOWANY W NASZYCH ODRĘBNYCH WARUNKACH DROGOWYCH
- NAJTAŃSZY W SWOJEJ KATEGORII
- SPRZEDAWANY WEDŁUG DOGODNEGO SYSTEMU SPŁAT MIESIĘCZNYCH
- OSZCZĘDNY W UŻYCIU DZIĘKI ROZWINIĘTEJ SIECI OBSŁUGI W CAŁYM KRAJU

DOSTAWA NATYCHMIASTOWA



Nad punktualnym zaopatrzeniem kierowców w jednolity materiał pędny i smarowy czuwa najgęściej w kraju rozbudowana sieć błękitnych stacyj benzynowych firmy „K A R P A T Y". — Umożliwia to jazdę bez defektów, bo stale na tym samym materiale pędnym. Nie mniej ważne jest smarowanie właściwym olejem, od którego wymaga się, by tworzył niezniszczalną, wolną od osadów koksowych, błonę ochronną na ścianach tłoków i cylindrów. Od gatunku oleju zależy życie silnika. Z tego powodu kierowcy nie ryzykują, lecz stosują wypróbowanej jakości i ekonomiczne w użyciu oleje samochodowe **GALKAR-LUX**